

БОЛЬШОЕ ЕВРАЗИЙСКОЕ ПАРТНЕРСТВО: ТЕОРИЯ И ПРАКТИКА

Информационно-аналитический дайджест

Москва, июнь 2025 г.

ОГЛАВЛЕНИЕ

Введение. Идея о Большой Евразии	2
ЕАЭС как выражение евразийства	3
Контур Большого Евразийского партнерства	4
Большое Евразийское партнерство как интеграция интеграций	8
Торгово-экономические связи в рамках БЭП	9
Транспортно-логистические связи в рамках БЭП	17
Заключение	21

ВВЕДЕНИЕ. ИДЕЯ О БОЛЬШОЙ ЕВРАЗИИ

Новым явлением в системе международных отношений становится макрорегион Большая Евразия. Он расположен на самом большом континенте Земли, включает в себя как европейскую, так и азиатскую культурные традиции. Географически Большая Евразия включает в себя Россию, страны Восточной, Юго-Восточной и Южной Азии, Центральную Азию, а также Европу в случае готовности к сотрудничеству.

Большая Евразия, как регион, находящийся на стадии формирования, открыта к созданию новых интеграционных объединений, которые в перспективе способны задать тренды мировой политики грядущего столетия. По мнению одного из основоположников концепции Большой Евразии С. А. Караганова, партнерство или сообщество Большой Евразии имеет несколько определений, а именно:

- 1. Концептуальная рамка**, задающая вектор взаимодействия государств континента. Цель — «совместное экономическое, политическое и культурное возрождение и развитие десятков в прошлом частично отсталых или подавлявшихся евроазиатских стран, превращение Евразии в центр мировой экономики и политики».
- 2. Геоэкономическая общность**, обусловленная тенденцией «Азия для Азии», поворотом Китая в сторону взаимодействия с государствами Евразии — проектом «Один пояс, один путь» и его сопряжением с Евразийским экономическим союзом (ЕАЭС), поворотом России на Восток.
- 3. Пространство цивилизационного сотрудничества.** В этой связи создание и расширение различных объединений, инициатив, площадок и форумов продиктованы стремлением установить устойчивые контакты между великими цивилизациями: китайской, индийской, персидской, арабской, российской и т. д.
- 4. Движение к новой геостратегической общности** — общеевразийскому пространству развития, сотрудничества, мира и безопасности. В этом отношении Большая Евразия предстает в виде пространства взаимного баланса, договоренностей и сотрудничества, которое ориентировано на предотвращение конфликтов и привнесение мира и стабильности на континент.

Одну из идейных основ концепции Большой Евразии составляет течение евразийства, фундамент которого была заложен на рубеже XIX–XX веков русскими мыслителями-славянофилами. Они высказали мысль об отходе от излишнего европоцентризма во внешних делах России и предложили переход к построению собственного центра притяжения в Евразии на основе уникального положения России между Европой и Азией. В качестве реакции на революцию 1917 года в среде русской эмиграции произошло развитие евразийской мысли, основу которого заложили географ П. Н. Савицкий, лингвист Н. С. Трубецкой, историк Г. В. Флоровский, музыкант П. П. Сувчинский в своем сборнике «Исход к Востоку» (1921 г.). Каждый из них говорил об особенных чертах России, исходя из собственной области интересов, а именно: уникальное топографо-географическое положение страны, большое культурное и языковое разнообразие, воспитание личности, всегда готовой на большое дело и подвиг. Западную (атлантическую) цивилизацию, являющуюся морской и мещанской, они противопоставляли евразийской «степной» и пассионарной. Ранний Советский Союз воспринимался ими как почти хороший пример такого ценностного противопоставления себя Западу. К концу 1920-х годов произошел спад интереса к теме евразийства.

Новый толчок развитию учения, получившего название «неоевразийство», в конце 1980-х придал Л. Н. Гумилев, называвший себя «последним евразийцем». Он ввел в оборот пассионарную теорию этногенеза, в которой вывел определение «суперэт-носа» — группы этносов, объединенных общими условиями проживания, культурным и историческим наследием. Появление неоевразийства было особенно актуально на фоне происходившего распада Советского Союза и поиска новой объединяющей идеи взамен утраченной коммунистической идеологии. В этой связи можно вспомнить проект А. Н. Сахарова по трансформации СССР в Союз Советских Республик Европы и Азии (1989) и выступление Н. А. Назарбаева в стенах МГУ 29 марта 1994 года с проектом преобразования СНГ в Евразийский Союз Государств (ЕАС), что стало идейным фундаментом создания институтов евразийской интеграции. В 1995 году руководители России, Казахстана, Беларуси, а чуть позже Кыргызстана, Узбекистана и Таджикистана, подписали первый договор о создании Таможенного союза, который впоследствии трансформировался в ЕврАзЭС.

ЕАЭС КАК ВЫРАЖЕНИЕ ЕВРАЗИЙСТВА

Евразийское экономическое сообщество (ЕврАзЭС) стало первым интеграционным объединением в евразийском поле. 10 октября 2000 года в Астане лидерами России, Беларуси, Казахстана, Таджикистана и Кыргызстана был подписан договор об учреждении ЕврАзЭС, а 30 мая 2001 года он вступил в силу. Организация была создана с целью формирования Таможенного союза и Единого экономического пространства, а также интеграции в экономических и гуманитарных областях. В числе созданных в контуре ЕврАзЭС институтов следует отметить Евразийский банк развития (ЕАБР), который был начал функционировать в 2006 году.

В 2007 году Россией, Беларусью и Казахстаном был подписан Договор о создании единой таможенной территории, а 18 ноября 2011 года — о создании с 1 января 2012 года Единого экономического пространства (ЕЭП). В тот же день были подписаны договоры «О Евразийской экономической комиссии» и «О регламенте работы Евразийской экономической комиссии», по которым учреждался наднациональный регулирующий орган — **Евразийская экономическая комиссия** (ЕЭК).

29 марта 2014 года в Астане главами России, Беларуси и Казахстана был подписан Договор о Евразийском экономическом союзе, вступивший в силу 1 января 2015 года, по которому учреждался **Евразийский экономический союз** (ЕАЭС) — международная организация региональной экономической интеграции, обладающая международной правосубъектностью. 10 октября 2014 года к процессу создания ЕАЭС присоединилась Армения, 23 декабря 2014 года — Республика Кыргызстан. 11 апреля 2017 года был подписан Договор о Таможенном кодексе Евразийского экономического союза, вступивший в силу с 1 января 2018 года.

В рамках ЕАЭС обеспечивается свобода движения товаров, услуг, капитала и рабочей силы, проведение скоординированной политики в отдельных отраслях экономики. Высшим наднациональным органом ЕАЭС является **Высший Евразийский экономический совет** в составе глав государств стран-членов. Органом координации деятельности правительств стран-членов является Евразийский межправительственный совет, состоящий из глав правительств.

Таким образом, Евразийский экономический союз в 2025 году имеет в своем составе 5 государств с общим населением в 185 млн человек, общей территорией в 20,2 млн км². Общий ВВП по итогам 2024 года составил 2591 млрд долл. США.

Статус государств-наблюдателей при ЕАЭС имеют такие страны, как Молдавия (с 14 мая 2018 г.), Узбекистан (с 11 декабря 2020 г.), Куба (с 11 декабря 2020 г.), Иран (с 26 декабря 2024 г.). По итогам прошлого года Евразийский экономический союз показал положительную динамику. По данным Минэкономразвития России по итогам 2024 года рост совокупного ВВП в ЕАЭС составил 4,2%, объем взаимной торговли превысил 90 млрд долл. США, а промышленное производство в постоянных ценах увеличилось на 4,5%. Наибольший рост зафиксирован в обрабатывающей промышленности — на 8,2%.

За время существования ЕАЭС был заключен ряд торговых соглашений, обеспечивающих преференциальный доступ партнеров к рынкам друг друга. В 2015 году было подписано соглашение с Вьетнамом (вступило в силу 5 октября 2016 года). В 2019 – подписано соглашение о создании зоны свободной торговли (ЗСТ) с Сингапуром (не вступило в силу). В 2021 году вступило в силу соглашение о ЗСТ с Сербией. Наконец, 15 мая 2025 года вступило в силу подписанное в 2023 году полноформатное соглашение о ЗСТ с Ираном, которое призвано довести товарооборот между партнерами до рекордных 12 млрд долл.

Следует отметить действующее непреференциальное соглашение ЕАЭС — Китай, обеспечивающее систематическое взаимодействие институтов ЕАЭС с китайской стороной по различным торгово-экономическим вопросам. В процессе разработки находятся торговые соглашения с Египтом, ОАЭ, Индонезией, Индией.

По мнению главного экономиста ЕАБР Евгения Винокурова, создание ЕАЭС является примером практического воплощения концепции «прагматического евразийства», направленного на обеспечение «интеграции снизу» — через создание устойчивых экономических связей по свободному перемещению товаров, услуг, труда и капитала. Такой подход является примером «открытого регионализма», не замыкающегося на себе и направленного на построение связей с партнерами по всему континенту.

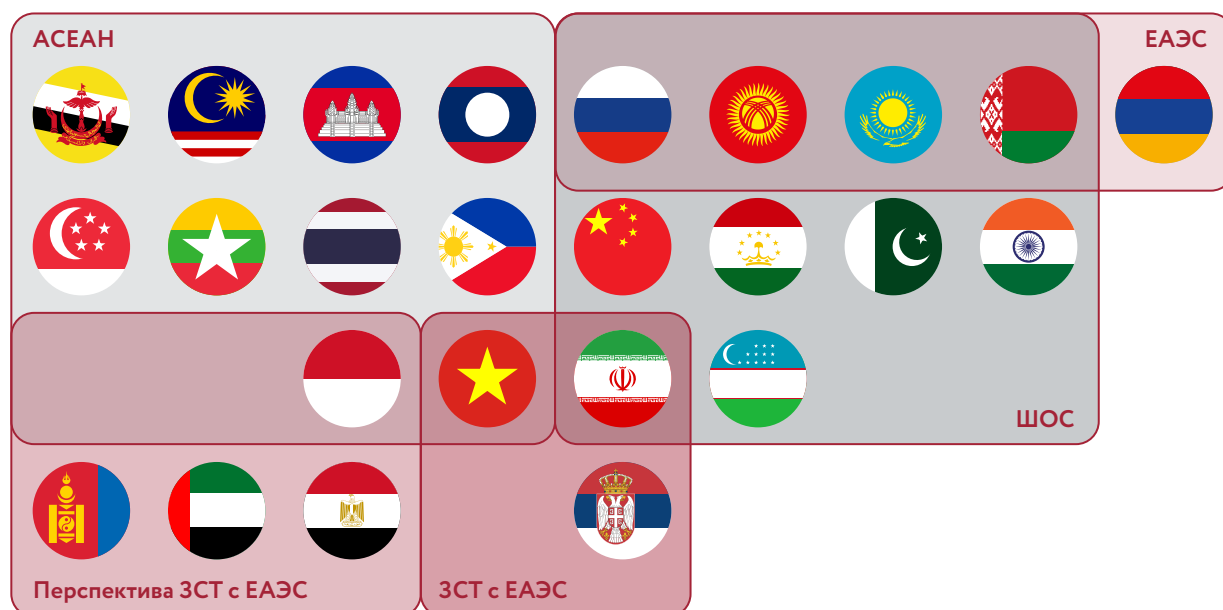
КОНТУР БОЛЬШОГО ЕВРАЗИЙСКОГО ПАРТНЕРСТВА

Большое Евразийское партнерство (БЕП) является практическим воплощением интеграционной идеи по созданию пространства Большой Евразии как пространства равного партнерства, полицентричного миропорядка, равноправного, разноскоростного и взаимовыгодного экономического сотрудничества. Инициатива по созданию БЕП принадлежит Президенту России В. В. Путину, который выдвинул ее в послании Федеральному собранию в 2015 году.

Согласно п. 54 Концепции внешней политики России 2023 года, опорными пунктами при формировании Большого Евразийского партнерства выступают:

- Евразийский экономический союз (ЕАЭС),
- Шанхайская организация сотрудничества (ШОС),
- Ассоциация государств Юго-Восточной Азии (АСЕАН), а также
- Сопряжение ЕАЭС и китайской инициативы «Один пояс, один путь» при сохранении возможности участия в этом партнерстве всех заинтересованных государств и многосторонних объединений Евразийского континента.

Рисунок 1. Контур стран Большого Евразийского партнерства



Источник: составлено авторами

В академической среде концепция БЕП получила развитие в рамках ситуационных анализов, проводимых Международным дискуссионным клубом «Валдай». Помимо теоретического обоснования «поворота России на Восток», эксперты акцентировали внимание на стратегической значимости Сибири и Дальнего Востока как ключевых зон потенциального экономического роста. В одном из докладов Клуба БЕП трактуется следующим образом: «Партнерство или сообщество Большой Евразии — это, во-первых, нацеленная на десятилетия вперед концептуальная рамка геополитического, геоэкономического и геоидеологического мышления, задающая вектор взаимодействия государств континента. Оно должно быть нацелено на совместное экономическое, политическое, культурное возрождение и развитие десятков в прошлом частью отсталых или подавлявшихся евроазиатских стран, превращение Евразии в центр мировой экономики и политики».

БЕП рассматривается как инструмент преодоления идеологических и институциональных разломов, оставшихся в наследие от периода «холодной войны». Среди перспективных направлений деятельности в рамках БЕП: формирование транспортной стратегии БЕП; создание независимых рейтинговых агентств; разработка альтернативной SWIFT платежной системы; расширение практики расчетов в национальных валютах; формирование независимых платежных механизмов; учреждение экономического информационного центра, «параллельного ОЭСР» и действующего в координации с ним; создание евразийской системы взаимопомощи в случае чрезвычайных ситуаций, климатических и техногенных катастроф; формирование комплексного «информационно-аналитического мегаагентства»; а также «воссоздание и создание единой исторической и культурной идентичности Евразии и мира, дополнение преимущественно ориентированного на Европу нарратива всемирной истории, до сих пор доминирующего в мире».

Развитие БЕП подразумевает как усиление существующих, так и формирование новых институтов, отличающихся по своей природе от западных аналогов. Речь идет о постепенной институционализации на базе специфических практик и ценностей, свойственных евразийскому пространству. В этом процессе важную роль играют адаптация механизмов переговоров, выработка моделей согласования интересов и принятия решений, основанных на историко-культурных традициях Евразии.

На глобальном уровне Большое Евразийское партнерство позиционируется как альтернативный центр развития, способный бросить вызов доминирующему влиянию Запада и его системе ценностей. Основная задача БЕП заключается не только в выявлении новых точек экономического роста, но и в построении модели развития, основанной на отличных от западных принципов — сотрудничестве вместо конкуренции, согласовании интересов вместо стремления к доминированию.

В качестве ответа на актуальные вызовы последних лет 25 декабря 2023 года Высший Евразийский экономический совет утвердил Декларации о продолжении экономической интеграции в рамках ЕАЭС на период до 2030 и 2045 годов, обозначив стратегический курс под названием «Евразийский экономический путь». Документ определяет шесть приоритетных направлений: обеспечение общего рынка **ЕАЭС** основными товарами и ресурсами и повышение его эффективности; создание единого пространства технологического сотрудничества и кооперации; формирование интегрированной транспортно-логистической инфраструктуры; развитие общего финансового рынка; углубление взаимодействия в перспективных отраслях с высоким интеграционным потенциалом; позиционирование ЕАЭС как влиятельного экономического центра на международной арене.

Помимо ЕАЭС, в ядре БЕП находятся государства-члены Шанхайской организации сотрудничества (ШОС) и Ассоциации государств Юго-Восточной Азии (АСЕАН).

Шанхайская организация сотрудничества (ШОС) представляет собой первое институциональное воплощение евразийского региона после окончания холодной войны. По состоянию на 2025 год территория стран-участниц ШОС покрывает 65% от общей площади евразийского континента (35 млн км²), а численность совокупного населения достигает до 3,5 млрд человек (40% населения мира). Она объединяет крупнейшие евразийские государства Евразии.

Россия является крупнейшим по территории государством мира, одной из двух крупнейших ядерных держав, постоянным членом Совета Безопасности ООН. Она контролирует кратчайший (северный) морской путь из Европы в Азию, а также территориально является связующим звеном между различными регионами Большой Евразии. **Китай** является второй экономикой мира по номинальному ВВП и первой экономикой по паритету покупательной способности (ППС). **Индия** является третьей экономикой мира по ППС и, по некоторым данным, вышла на первое место по числу населения. Среди государств ШОС Россия, Китай, Индия и Иран осуществляют запуски в космос; Россия, Китай, Индия и Пакистан обладают ядерным оружием.

В число приоритетных направлений российской внешней политики в рамках продвижения концепции БЕП входит углубление сотрудничества с **Ассоциацией государств Юго-Восточной Азии** (АСЕАН). Она была образована в 1967 году по инициативе пяти стран — Сингапура, Малайзии, Таиланда, Индонезии и Филиппин. В дальнейшем, в 1976 году, к объединению присоединился Бруней, а в 1990-х годах — Вьетнам, Лаос, Камбоджа и Мьянма.

Россия получила статус партнера по диалогу с АСЕАН в ходе встречи министров иностранных дел стран Ассоциации, проходившей 20–21 июля 1996 года в Джакарте (Индонезия). Ключевым документом, регулирующим принципы взаимодействия стран АСЕАН, является Договор о дружбе и сотрудничестве в Юго-Восточной Азии (так называемый Балийский договор), к которому Россия присоединилась в 2004 году. Это соглашение открыло новые возможности для развития сотрудничества и углубления диалога между Россией и АСЕАН. С 2005 года официально действует формат российско-асеановского диалога, получившего статус «развитого и всеобъемлющего».

Российско-асеановский диалог характеризуется высокой степенью институционализации и устойчивой динамикой. В рамках БЕП он приобретает долгосрочное измерение, акцентируя внимание не только на текущем взаимодействии, но и на выстраивании устойчивой архитектуры безопасности и сотрудничества в Евразии. Регулярные саммиты Россия–АСЕАН, участие в Восточноазиатском саммите и активное взаимодействие в рамках Совещания по взаимодействию и мерам доверия в Азии (СВМДА) способствуют консолидации политических позиций и укреплению стратегического доверия.

В 2013 году Председатель КНР Си Цзиньпин в Астане выдвинул китайскую инициативу Экономического пояса Шелкового пути (ЭПШП), позже преобразованную в инициативу **«Один пояс, один путь»** (ОПОП). ОПОП должен был соединить крупнейшую производственную площадку в мире (Китай) с ключевыми рынками сбыта через пространство Евразии. Для создания и поддержания качественного функционирования соответствующей инфраструктуры предлагалось не просто заключить множество двусторонних договоров с соответствующими государствами, а создать полноценную систему, которая включила бы в себя в том числе финансовое, научное, техническое и политическое сопровождение со стороны Китая.

В результате, флагманскими евразийскими проектами к середине 2010-х годов обозначились ЕАЭС и ОПОП. В их фокусе притяжения оказались одни и те же центральноазиатские государства. Однако, в силу разности подходов и структур данных проектов, и благодаря качественному взаимодействию российской и китайской сторон удалось добиться их удачной конвергенции, официально обозначенной термином «сопряжение». В мае 2015 года было подписано Совместное заявление о сотрудничестве по сопряжению строительства ЕАЭС и ЭПШП, за чем последовало уточнение целей. В дальнейшем была отмечена необходимость на основе открытости, прозрачности и учета интересов сторон объединить ЕАЭС, ШОС и АСЕАН для создания эффективного диалогового механизма и построения Евразийского экономического партнерства.

Сопряжение заключается в институциональной поддержке китайской инициативы со стороны ЕАЭС. В свою очередь, ОПОП, благодаря гибкости сотрудничества, может привлекать большой пул государств, что опосредованным образом положительно влияет и на функционирование ЕАЭС.

Следует отметить основную разницу между двумя сопрягающимися структурами. Если ЕАЭС являет собой пример интеграции на основе межправительственного сотрудничества, то ОПОП – рамочной инициативой инклюзивного характера без конкретной структуры и под руководством Китая.

Несмотря на изначально экономическую направленность, проект БЕП неизбежно затрагивает вопросы безопасности. В научных кругах все чаще обсуждается необходимость формирования «особого типа регионализма незападного образца», в рамках которого Россия и Китай рассматриваются как ключевые акторы. При этом, несмотря на общее понимание важности интеграционных процессов, подходы двух стран к вопросам экономического взаимодействия и обеспечения безопасности могут существенно различаться.

Таким образом, инициатива Большого Евразийского партнерства выступает как важный вектор трансформации международной системы в сторону более справедливого и устойчивого миропорядка, в котором Евразия рассматривается не как периферия глобальных процессов, а как один из их самостоятельных и равноправных центров.

БОЛЬШОЕ ЕВРАЗИЙСКОЕ ПАРТНЕРСТВО КАК ИНТЕГРАЦИЯ ИНТЕГРАЦИЙ

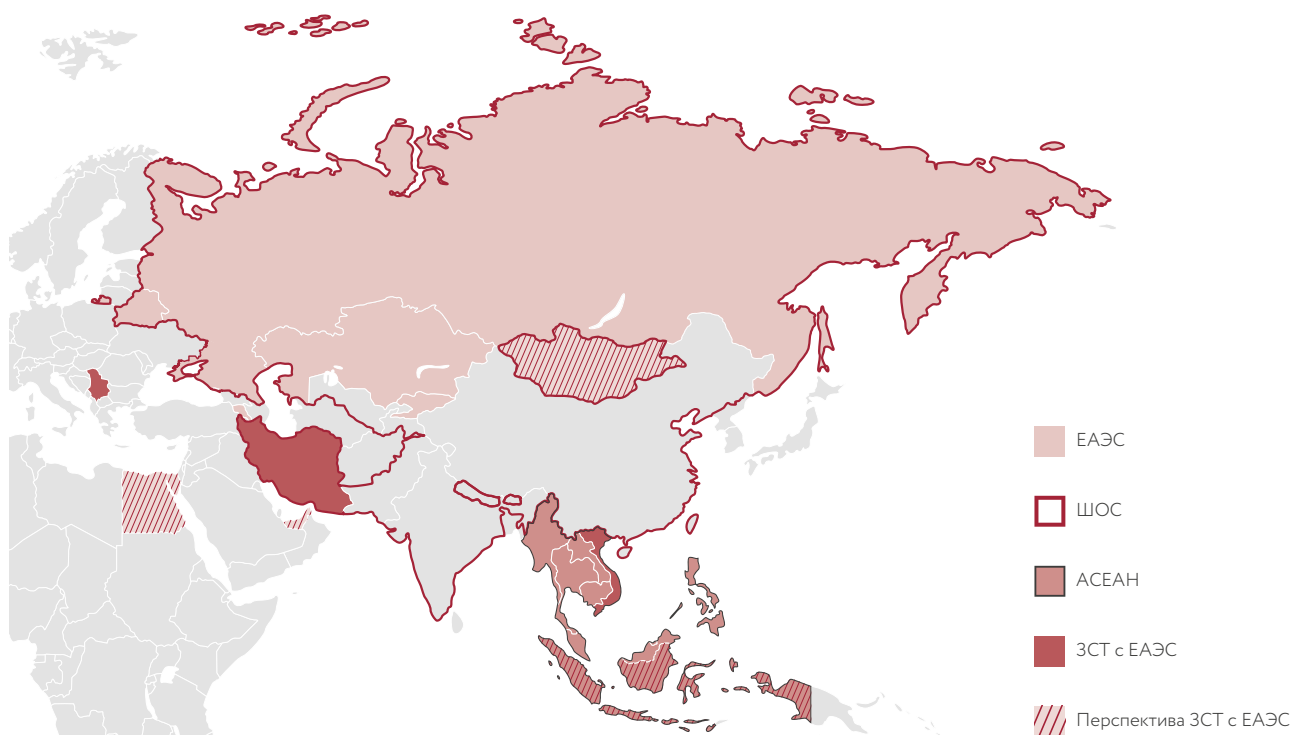
Уникальной чертой БЕП является его концептуализация как «интеграции интеграций». В отличие от традиционных региональных объединений БЕП ориентировано на координацию и сопряжение уже существующих интеграционных платформ, таких как ЕАЭС, АСЕАН и ШОС.

С точки зрения отраслевой структуры БЕП как инициатива включает следующие компоненты:

- сеть международных торговых и инвестиционных соглашений;
- общее транспортное пространство;
- единая сеть экономических коридоров и зон развития;
- цифровое измерение;
- энергетическое пространство;
- финансовое измерение.

Учитывая децентрализованный характер инициативы, наиболее важными компонентами БЕП сегодня выступают торгово-экономические и транспортно-логистические связи.

Рисунок 2. БЕП: ядро и перспективные партнеры



Источник: составлено авторами

ТОРГОВО-ЭКОНОМИЧЕСКИЕ СВЯЗИ В РАМКАХ БЕП

Пространство БЕП характеризуется высокой плотностью экономических связей, формируемых как внутри указанных группировок, так и на их пересечении. Существующие соглашения о свободной торговле ЕАЭС с Вьетнамом, Ираном, Сербией подтверждают тренд на увеличение межблокового взаимодействия. В этой связи представляется целесообразным рассмотреть роль основных интеграционных блоков, входящих в архитектуру БЕП, в системе мировой торговли.

ЕАЭС выступает в качестве одного из центров экономического развития Большой Евразии, интегрируясь в макрорегиональную экономическую архитектуру и обеспечивая согласованное участие государств-членов и внешних партнеров, прежде всего Китая. Важным элементом является обеспечение устойчивого экономического роста и поддержка стран-членов в условиях глобальных кризисов. Средний рост ВВП стран ЕАЭС по итогам 2024 года составил 5,04%, превысив среднемировые темпы в 3,3%.

Совокупный экспорт стран ЕАЭС в 2024 году составил примерно 494,6 млрд долл., что составляет порядка 2% от мирового экспорта. Внутри ЕАЭС крупнейшим поставщиком товаров на мировой рынок является Россия с экспортом около 386 млрд долларов, далее идут Казахстан (81,6 млрд), Армения (13 млрд), Кыргызстан (7,3 млрд) и Беларусь (6,6 млрд).

Таблица 1. Место ЕАЭС в мировой торговле в 2024 году

Страна/объединение	Объем экспорта, млрд долл.	% от мирового экспорта
Мир	23 880	100%
ЕАЭС	494,6	2,07
Россия	386	1,62
Казахстан	81,6	0,34
Армения	13	0,05
Кыргызстан	7,26	0,03
Беларусь	6,64	0,03

Источник: составлено авторами на основе данных ИТС

Внешняя торговля ЕАЭС развивается в условиях переориентации на азиатские рынки и укрепления региональных связей и сопровождается созданием общей финансовой инфраструктуры и переходом на расчеты в национальных валютах. По состоянию на 2025 год доля расчетов во внешнеторговых операциях между странами ЕАЭС в национальных валютах достигла рекордных 93%. Российский рубль занимает лидирующую позицию в расчетах внутри ЕАЭС, на него приходится около 75% всех взаиморасчетов. Также активно используются национальные валюты других стран союза – белорусский рубль, казахский тенге, армянский драм и кыргызский сом.

Помимо внутреннего рынка ЕАЭС, наблюдается рост использования национальных валют в расчетах с ключевыми торговыми партнерами, такими как Китай и Индия, где доля расчетов в национальных валютах достигает 90-95%.

Второй интеграционной основой БЕП выступает АСЕАН. Экспорт стран АСЕАН в 2024 году составил примерно 2,04 трлн долл., что представляет собой 8,52% мирового экспорта. Среди стран АСЕАН крупнейшими экспортерами являются Сингапур (505 млрд долл.), Вьетнам (500 млрд долл.), Малайзия (330 млрд долл.), Таиланд (299 млрд долл.), Индонезия (265 млрд долл.).

Таблица 2. Место АСЕАН в мировой торговле в 2024 году

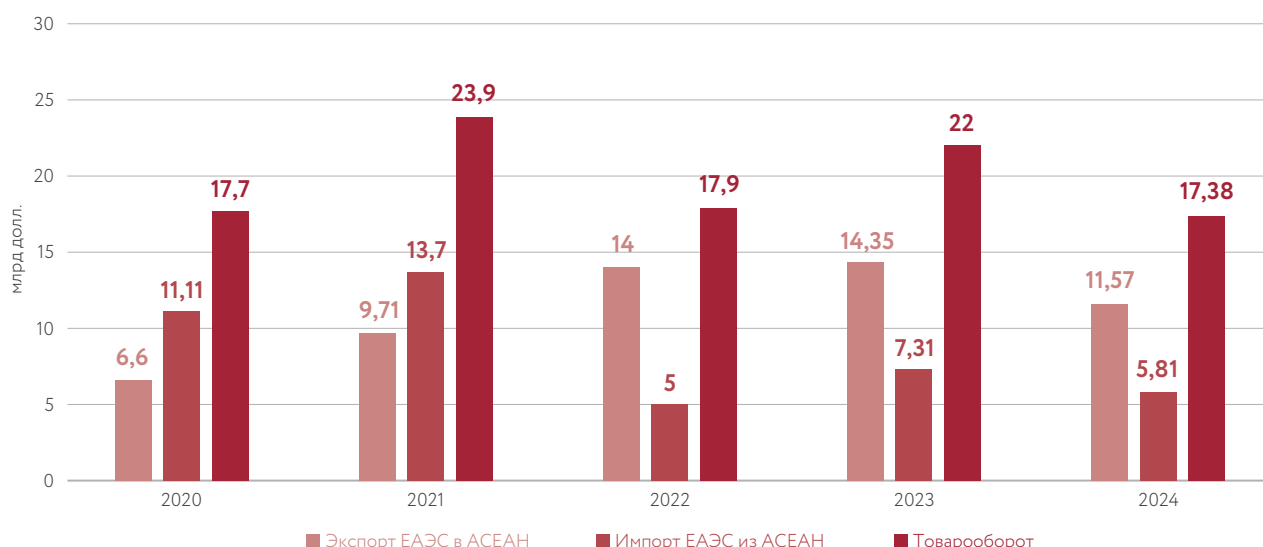
Страна/объединение	Объем экспорта, млрд долл.	% от мирового экспорта
Мир	23 880	100%
АСЕАН	2 035,46	8,52
Сингапур	504,88	2,11
Вьетнам	499,81	2,09
Малайзия	330,04	1,38
Таиланд	299,25	1,25
Индонезия	264,7	1,11
Филиппины	72,98	0,31
Камбоджа	26,66	0,11
Мьянма	14,92	0,06
Бруней	11,25	0,05
Лаос	10,94	0,05

Источник: составлено авторами на основе данных ИТС

На мировом рынке АСЕАН является важнейшим поставщиком такого товара, как электронные интегральные схемы (около 257,5 млрд долларов). Этот сегмент поддерживается развитой полупроводниковой промышленностью в Малайзии, Сингапуре, Вьетнаме и Филиппинах, где сосредоточены производственные мощности по упаковке, тестированию и сборке микросхем.

Эти страны активно интегрированы в глобальные цепочки поставок электроники, стимулируемые притоком прямых иностранных инвестиций и ростом спроса на высокотехнологичную продукцию. Тем не менее, в структуре экспорта стран АСЕАН значительную долю занимают нефть и нефтепродукты (около 97 млрд долл.), а также телефоны (около 95,7 млрд долл.). Подобная структура торговли отражает специфику промышленного развития региона: более развитые экономики, такие как Сингапур, Малайзия, Таиланд и Вьетнам, постепенно переходят к производству товаров с высокой добавленной стоимостью, тогда как менее развитые страны сохраняют специализацию на трудоемких и сырьевых отраслях. Например, Мьянма и Лаос играют ключевую роль в обеспечении энергетических потребностей региона, в особенности — для поддержки промышленного сектора. Горнодобывающая промышленность Мьянмы, в частности, представляет собой важный источник меди и олова — стратегически значимых ресурсов для динамично развивающихся отраслей электроники и возобновляемой энергетики в Юго-Восточной Азии.

Рисунок 3. Динамика взаимной торговли стран АСЕАН и ЕАЭС



Источник: Данные по товарообороту за 2020–2023 годы представлены на основе открытых источников соответствующих периодов (2020; 2021; 2022; 2023). Все остальные данные, отображенные на диаграмме, являются зеркальными и основаны на информации ИТС.

Структура экспорта ЕАЭС в АСЕАН сильно концентрирована в нескольких товарных группах. Минеральные топлива и масла занимают около 73% экспорта (8,44 млрд долл.), удобрения — 10% (1,19 млрд долл.), черные металлы (железо и сталь) — 3,5% (0,41 млрд долл.), зерновые — 3,4% (0,39 млрд долл.). Продукция цветной металлургии (алюминий, свинец, цинк) и прочие товары составляют около 10%.

Главным поставщиком товаров из ЕАЭС в страны АСЕАН является Россия. В 2024 году на нее приходится 9,86 млрд долл. из общего экспорта ЕАЭС в 11,57 млрд долл., что составляет более 89% всех поставок. Такая доля сохранялась и в предыдущие годы (80–85%). Остальные страны ЕАЭС (Казахстан, Беларусь, Армения, Кыргызстан) играют значительно меньшую роль, поставляя в основном сырьевые и сельскохозяйственные товары.

Шанхайская организация сотрудничества (ШОС) по своим масштабам — территории, численности населения и экономическому потенциалу — признается ключевой площадкой международного сотрудничества на евразийском пространстве, охватывающем стратегическую зону инициативы БЕП. В настоящее время ШОС объединяет 10 государств-членов, включая Беларусь, получившая статус полноправного члена организации 4 июля 2024 года. С момента начала глобального финансового кризиса наблюдается устойчивый рост доли ВВП государств ШОС в мировой экономике. Сейчас на долю стран-участниц ШОС приходится около **20% мирового** валового внутреннего продукта, при этом они представляют примерно 40% населения планеты.

Важным аспектом является то, что ШОС является платформой для вовлечения стран БЕП в совместные проекты — организация работает как механизм для реализации общих стратегических интересов. В рамках ШОС Россия и Китай выступают ключевыми драйверами интеграции в Центральной Азии.

Совокупный экспорт стран ШОС в 2024 году составил около 20% мирового экспорта (4,58 трлн долл.). Основной вклад в экспорт ШОС вносит Китай — более 3,5 трлн долл. За Китаем следуют Индия и Россия — 441,7 млрд долл. и 386 млрд долл. соответственно.

Таблица 3. Место ШОС в мировой торговле, 2024 год

Страна/объединение	Объем экспорта, млрд долл.	% от мирового экспорта
Мир	23 880	100%
ШОС	4 575,1	19,6
Китай	3 575,46	14,97
Индия	441,7	1,85
Россия	386,03	1,62
Казахстан	81,62	0,34
Пакистан	32,46	0,14
Узбекистан	31,86	0,13
Иран	12,3	0,05
Кыргызстан	7,26	0,03
Беларусь	6,42	0,03
Таджикистан	1,76	0,01

Источник: составлено авторами на основе данных ИТС

Таблица 4. Основные торговые потоки на пространстве БЕП по категориям товаров и группам стран

Категория	Страны-экспортеры	Страны-импортеры
Электроника, интегральные схемы, телефоны	Китай, страны ЮВА (Вьетнам, Малайзия)	Индия, страны ЮВА
Машины, оборудование, автозапчасти	Китай, Индия, страны ЮВА	Индия, страны ЮВА
Нефть, газ, нефтепродукты, уголь	Россия, Казахстан, Малайзия, Вьетнам	Китай, Индия, Турция, Таиланд, Малайзия, Казахстан, Узбекистан
Металлы, руды, полуфабрикаты	Россия, Казахстан, Турция, Иран, Узбекистан	Китай, Индия, Вьетнам, Таиланд
Химическая продукция и удобрения	Россия, Беларусь, Индия, Иран	Китай, Индия, Сингапур
Продовольствие и сельхозпродукция	Россия, Беларусь, Турция, Вьетнам	Китай, Турция, Индия, Индонезия
Текстиль, синтетические ткани	Китай, Вьетнам	Вьетнам, Индия, Таиланд, Индонезия
Драгоценные металлы, алмазы	Россия, Турция	Индия, Китай
Мебель, осветительные приборы	Китай	Малайзия
Суда, плавучие средства	Китай, Индия	Сингапур, Индия
Фармацевтика и медоборудование	Индия, Китай	Сингапур, страны ЕАЭС, ШОС
Прочее (рис, хлопок, сахар, древесина и др.)	Вьетнам, Узбекистан, Беларусь	Китай, Индия, Индонезия

Источник: составлено авторами на основе данных ИТС

Китай выступает главным поставщиком для стран на пространстве БЕП. К примеру, крупнейшим направлением в рамках БЕП являются торговые потоки из Китая в страны Юго-Восточной Азии. Главным импортером в этом звене является Вьетнам: в 2024 году объем китайского экспорта во Вьетнам достиг 161,85 млрд долларов США, с доминированием высокотехнологичных категорий товаров (интегральные схемы, телефоны, аккумуляторы, комплектующие для ПК). Аналогично значительные объемы китайских поставок направляются в Индию — порядка 120,51 млрд долл., преимущественно за счет телефонов, микросхем, компьютеров и автозапчастей, а также в Малайзию (101,15 млрд долл.) и Таиланд (85,98 млрд долл.).

Не менее интересным направлением является импорт Китая из стран ЮВА. Так, объем экспорта из Вьетнама в Китай в 2024 году превысил 98 млрд долл., а основными позициями выступили также высокотехнологичные товары — телефоны, комплектующие и компьютеры. Кроме того, Вьетнам поддерживает торговые связи с Индией и другими странами ЮВА, экспортируя электронику, радиооборудование и сельскохозяйственные товары.

Вместе с тем Россия сохраняет важную роль в качестве экспортера сырьевых товаров на пространство БЕП. Так, экспорт из России в Китай в 2024 году составил 129,07 млрд долл., основную часть которого занимают нефть, газ, уголь, металлы и зерно. Кроме того, Россия активно торгует с Индией (64,24 млрд долл.) и Турцией (44,02 млрд долл.), поставляя нефть, уголь, нефтепродукты, удобрения, алмазы и зерно.

Казахстан и Узбекистан, в свою очередь, ориентированы на экспорт в Китай, преимущественно меди, нефти, газа и сельскохозяйственной продукции.

Наблюдаются также значительные торговые потоки из Индии в Сингапур. Индия экспортирует в Сингапур нефтепродукты, двигатели, суда и ювелирные изделия, с совокупным объемом экспорта порядка 15,85 млрд долларов. Что касается менее крупных игроков на пространстве БЕП, в качестве экспортеров выделяются Турция и Иран. Основная статья экспорта Турции в большинство стран БЕП — мрамор, а для Ирана ключевой статьей экспорта являются продукты переработки, главным образом полиэтилен, а также руды металлов и сельскохозяйственная продукция.

Казахстан и Узбекистан, в свою очередь, ориентированы на экспорт в Китай, преимущественно меди, нефти, газа и сельскохозяйственной продукции.

Беларусь, совсем недавно получившая статус полноправного члена ШОС, поставляет в Китай калийные удобрения, масло, пиломатериалы и мясо, при этом совокупный экспорт составляет 1,81 млрд долл.

Таблица 5. Основные торговые потоки на пространстве БЭП по странам и товарам

Экспортер Импортер	→	Общий объем экспорта/импорта, млрд долл. США	Период (последний доступный год)	Основные товары
Китай АСЕАН	→	586,2	2024	Электронные интегральные схемы, телефоны, нефтяные масла, вычислительная техника, дисплеи, электрические трансформаторы, статические преобразователи, осветительные приборы
АСЕАН Китай	→	396,5	2024	Электронные интегральные схемы, сырая нефть, дисплеи, вычислительная техника, ферросплавы, бурый уголь, части и принадлежности для вычислительных машин, нефтяные масла, оборудование для производства полупроводников, сжиженный газ
АСЕАН- АСЕАН		436,2	2024	Нефтяные масла, электронные интегральные схемы, уголь, сырая нефть, вычислительная техника, телефоны, сжиженный газ и другие, рис, легковые автомобили
Россия Китай	→	129,07	2024	Нефть, газ, уголь, металлы, зерно
Китай Индия	→	120,51	2024	Телефоны, микросхемы, компьютеры, автозапчасти
Китай Россия	→	115,5	2024	Легковые автомобили, смартфоны и телефоны, вычислительная техника, тракторы
АСЕАН Индия	→	81,5	2024	Уголь, пальмовое масло, вычислительная техника, электронные интегральные схемы, телефоны, полупроводниковые приборы, ювелирные изделия
Россия Индия	→	64,24	2024	Нефть, уголь, нефтепродукты, удобрения, алмазы
Россия Турция	→	44,02	2024	Неклассифицированные товары, нефтепродукты, уголь, полуфабрикаты, зерно, металлы
Индия АСЕАН	→	43	2024	Минеральное топливо, газовые турбины, оборудование, органические химические соединения, суда, мясо, медикаменты, алюминий, драгоценные металлы
Китай Турция	→	38,12	2024	Телефоны, легковые автомобили, автоматические вычислительные машины, прокаты из железа и стали, автомобильные запчасти, дисплеи, поликарбонатные кислоты, насосы, мотоциклы, полупроводниковые приборы
Китай Казахстан	→	28,1	2024	Легковые автомобили, трикотажные изделия, одежда, обувь, автоматические вычислительные машины
Беларусь Россия	→	25	2023	Сельскохозяйственная техника, промышленные станки, молочная продукция, мясо, лекарства, одежда

Китай Пакистан	→	20,23	2024	Полупроводниковые приборы, телефоны, прокаты из железа и стали, электрические трансформаторы, ткани из синтетических нитей, удобрения
Китай Киргизия	→	19,9	2024	Легковые автомобили, трехколесные велосипеды, самокаты, педальные автомобили, одежда
Россия Казахстан	→	18,25	2024	Газ, золото, радиоактивные материалы, нефть
Индия Китай	→	15,13	2024	Телефоны, микросхемы, компьютеры, автозапчасти
Казахстан Китай	→	14,9	2024	Медь, нефть, газ, радиоактивные материалы
Россия Узбекистан	→	12,45	2024	Нефтепродукты, газ, железо, нефть, сахар
АСЕАН Турция	→	12	2024	Полуфабрикаты из железа или стали, пальмовое масло, телефоны, автоматические вычислительные машины, пылесосы, алюминий
<u>Россия</u> <u>Беларусь</u>	→	23,6	2023	Нефть, газ, продовольственное сырье, оборудование и металлы
Китай Узбекистан	→	11,8	2024	Легковые автомобили, телефоны, запчасти для тракторов, электрические трансформаторы, статические преобразователи, полупроводниковые приборы, шины
Россия АСЕАН	→	9,9 ¹	2024	Нефтяные масла и масла из битуминозных минералов (уголь, сырая нефть, удобрения, пшеница и меслин)
Казахстан Россия	→	9,55	2024	Радиоактивные химические элементы, прокат из железа, железные руды, корунд, алюминий, прокат из железа или стали, цинк, медные руды
Россия Армения	→	9,24	2024	Золото, газ, платина, серебро, нефтяные масла, алмазы, пшеница и меслин, алюминий
Турция Россия	→	8,56	2024	Фрукты, запчасти для тракторов, мороженая рыба, прицепы и полуприцепы, транспортные средства, абрикосы
Китай Беларусь	→	6,58	2024	Легковые автомобили, мониторы и проекторы, дизельные и полудизельные поршневые двигатели внутреннего сгорания, запчасти для тракторов, автоматические вычислительные машины
Индия Турция	→	5,63	2024	Запчасти для тракторов, алюминий, телефоны, воздушные суда с двигателем, синтетическая нитяная пряжа, красители, ферросплавы, легковые автомобили
Индия Россия	→	4,92	2024	Автоматические вычислительные машины, машины для обработки данных, лекарства, телефоны, корунд

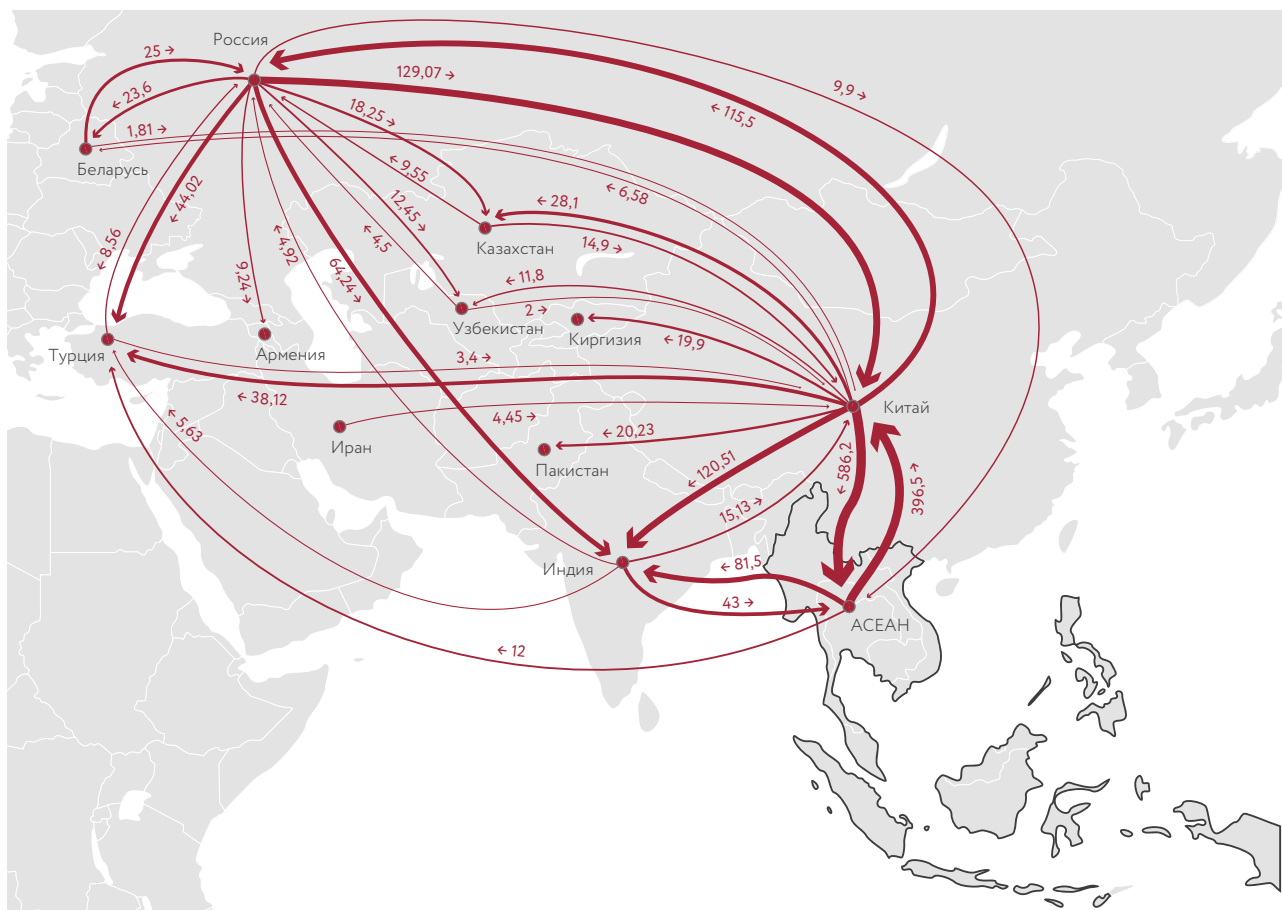
1 Зеркальные данные на основе статистики ИТС

Узбекистан → Россия	4,5	2024	Пряжа хлопчатобумажная, трикотажные изделия, текстильные изделия, фрукты и ягоды
Иран → Китай	4,45	2024	Полиэтилен, руда, алюминий, рыба
Турция → Китай	3,4	2024	Мрамор, хром, медь, металлы
Узбекистан → Китай	2	2024	Медь, хлопок, овощи
Беларусь → Китай	1,81	2024	Калийные удобрения, масло, пиломатериалы, мясо

Источник: составлено авторами на основе данных ИТС

Таким образом, торговля на пространстве БЕП характеризуется четко выраженным разделением специализаций: Китай является основным поставщиком высокотехнологичных товаров и комплектующих, Россия и страны Центральной Азии – ключевыми экспортерами сырья и энергоносителей, а страны Юго-Восточной Азии выступают в роли важных потребителей и экспортеров высокотехнологичной продукции.

Рисунок 4. Основные торговые потоки на пространстве БЕП, млрд. долл США



Источник: составлено авторами на основе данных ИТС

ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКИЕ СВЯЗИ В РАМКАХ БЕП

Формирование общего транспортного пространства в рамках БЕП является важнейшим условием для углубления экономических связей между странами Евразии. Участие в инициативе БЕП таких интеграционных объединений, как ЕАЭС, ШОС и АСЕАН, создает уникальную возможность для сопряжения разнообразных логистических потенциалов: сухопутных, морских и мультимодальных.

Страны **ЕАЭС**, в частности Россия, Беларусь и Казахстан, обладают развитой железнодорожной инфраструктурой, связывающей Европу с Азией. Коридоры «Восток — Запад», включая Транссибирскую магистраль, играют ключевую роль в сопряженности сухопутных маршрутов. Через погранпереходы Достык и Алтынколь (Казахстан) проходит большая часть транзитных грузов из Китая в страны ЕС, общее число которых достигло 430 тыс. ДФЭ в 2024 году в обоих направлениях. По данным ОАО «РЖД», по Транссибу перевозится более 50% внешнеторговых и транзитных грузов России. В свою очередь, Россия также обладает конкурентоспособной морской инфраструктурой. Контейнеоборот российских портов в 2024 году превысил 5,59 млн ДФЭ, половина которого пришлось на Дальневосточный бассейн (2,68 млн ДФЭ). Грузооборот портов составил 886,3 млн тонн, из них на экспорт было отправлено 699,7 млн тонн грузов, а лидером среди портов стал Новороссийск (164,8 млн тонн).

Страны **АСЕАН** в основном специализируются на морской логистике. В регионе расположены крупнейшие контейнерные порты мира: Сингапур, Лаем Чабанг (Таиланд), Танджунг Пелепас (Малайзия), Хайфон и Хошимин (Вьетнам). Порт Сингапура является вторым контейнерным портом в мире после Шанхая (Китай) с контейнеоборотом более 40 млн ДФЭ. Согласно данным InfraNews, 20 из 30 крупнейших контейнерных портов мира находятся в странах — участницах БЕП, что подчеркивает их логистическую значимость.

Железнодорожная инфраструктура стран АСЕАН характеризуется разнообразием и активным развитием. Общая протяженность железных дорог в регионе составляет более 23,3 тыс. км. Индонезия (6,64 тыс. км) имеет самую большую железнодорожную сеть, на которую приходится около 28,5% объединенной железнодорожной сети, за ней следуют Мьянма (6,20 тыс. км, 26,6%) и Таиланд (5,09 тыс. км, 21,9%). По данным РвС со ссылкой на Статистическое управление Индонезии, с января по июнь 2024 г. грузовые железнодорожные перевозки в стране достигли показателя 35,15 млн тонн.

Китай и Индия, ключевые участники ШОС, обладают сбалансированной транспортной структурой: развитыми железнодорожными сетями, внутренними водными путями и крупными морскими портами.

Лидирующее положение в морской логистике, безусловно, принадлежит Китаю. 4 из 5 крупнейших контейнерных портов мира располагаются в Поднебесной: Шанхай, Нинбо, Шэньчжэнь и Циндао. По данным Национального бюро статистики КНР, общий грузооборот китайских портов (морских и речных) за 2024 год достиг 17,6 млрд тонн, в том числе морских — 11,21 млрд тонн. Китай обладает самой протяженной в мире сетью высокоскоростных железных дорог (ВСЖД): 48 тыс. км по состоянию на конец 2024 года с планами по увеличению до 60 тыс. км к 2030 году. В свою очередь, протяженность всех железных дорог — 162 тыс. км, уступая лишь США по длине железнодорожной сети. Китайские железные дороги за 2024 г. в общей сложности перевезли 3,99 млрд тонн грузов.

Индийские порты Мундра и Нава-Шева также входят в число 30 крупнейших портов мира, а их совокупный контейнерооборот в 2024 году превысил 15 млн ДФЭ. В 2024 году 12 крупнейших портов Индии перевалили более 819,2 млн тонн грузов. Индия также располагает одной из крупнейших железнодорожных сетей в мире и занимает 4 место после России с общей протяженностью более 68 тыс. км. В 2024 году индийские железные дороги перевезли 1,58 млрд тонн грузов.

Транспортная инфраструктура Ирана и Пакистана также характеризуется синергией морской и железнодорожной логистики. Грузооборот иранских портов в 2024 году составил 234,8 млн тонн, более 152 млн тонн — на экспорт. В свою очередь, контейнерооборот превысил 3 млн ДФЭ. Доминирующая роль в морской логистике Ирана принадлежит южному порту Бендер-Аббас (примерно 85% общего грузооборота страны). В то же время порт Каспиан, расположенный в свободной экономической зоне Энзели в провинции Гилян, стал ключевым узлом международного транспортного коридора «Север — Юг».

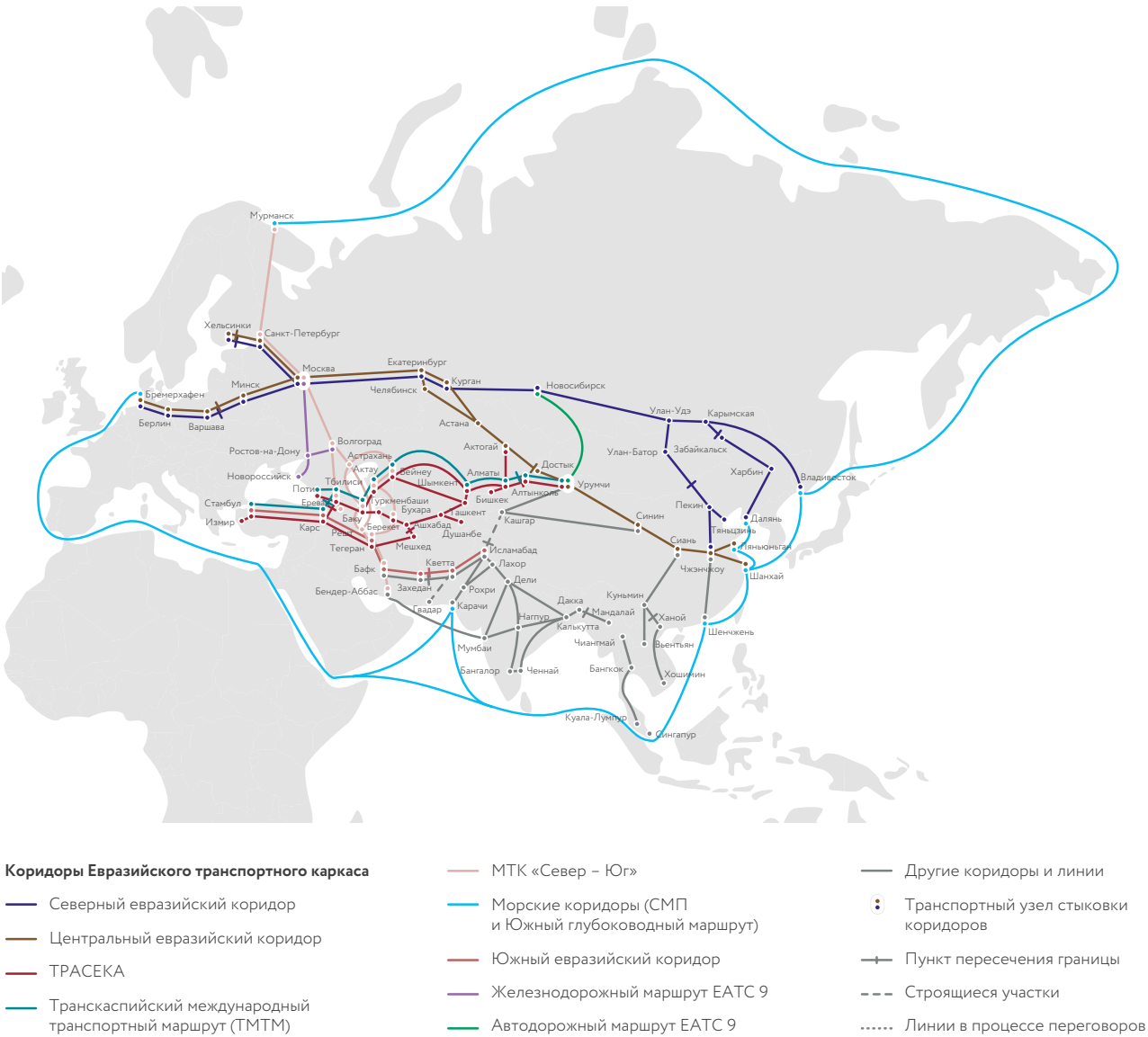
На побережье Пакистана расположено несколько крупных портов. Крупнейшим портом является Карачи, обрабатывающий более 60% общего объема грузов в стране. В 2024 г. порт обработал 51,65 млн тонн грузов и 2,27 млн ДФЭ, а потенциал оценивается в 125 млн тонн и 4,25 млн ДФЭ. Второй по величине порт, расположенный недалеко от Карачи, — Касим (около 30% грузооборота страны). Также для усиления логистических связей с Китаем и странами Центральной Азии, а также развития пакистано-китайской торговли функционирует порт Гвадар.

Железнодорожная инфраструктура Ирана обладает общей протяженностью в 9,4 тыс. км, однако лишь небольшая часть электрифицирована (около 200 км). Объем грузовых перевозок к началу 2023 года достигал 46,9 млн тонн. Глава Иранских железных дорог (RAI) Джабарали Закери объявил, что к концу 2025 года будет достигнут целевой показатель в 54 млн тонн внутренних и международных грузов.

В то же время протяженность сети железных дорог Пакистана лишь на немного уступает иранской и составляет 7,8 тыс. км, хотя электрифицированных участков на 100 км больше. Объем грузовых перевозок не отличается большими показателями — 4,3 млн тонн к началу 2023 года.

В рамках инициативы БЕП ключевую роль играют транспортные коридоры, связывающие страны-участницы. Ниже представлены данные в виде таблицы и карты Евразийского транспортного каркаса, описывающих ключевые маршруты государств — членов ЕАЭС, ШОС и АСЕАН.

Рисунок 5. Коридоры Евразийского транспортного каркаса



Источник: доклад ЕАБР «Евразийский транспортный каркас»

Таблица 6. Основные транспортные коридоры Большого Евразийского партнерства

Название коридора	Маршрут (ключевые страны)	Тип транспорта	Особенности маршрута
Северный евразийский коридор	Китай – Россия / Китай – Монголия – Россия	Железнодорожный	Наиболее электрифицированный железнодорожный маршрут, самый загруженный сухопутный маршрут
Центральный евразийский коридор	Китай – Казахстан – Россия	Железнодорожный	Транзит через погранпереходы Достык и Алтынколь, важен для разгрузки восточных китайских портов

МТК «Север — Юг»	Россия — Иран — Индия по морю или транзитом через Азербайджан / Казахстан, Узбекистан, Туркменистан	Морской, железнодорожный, мультимодальный	Активно развивается Россией, альтернатива морскому маршруту через Суэц
Южный морской маршрут	Порты Китая — Вьетнам — Малайзия — Сингапур — Индонезия — Индия — Ближний Восток — Европа	Морской	Главная артерия товарообмена в регионе Юго-Восточной Азии, крупные морские порты
Северный морской путь	Восточные порты России / Китай — Арктика — Северная Европа	Морской	Используется для экспорта энергоресурсов и контейнерных перевозок в летний период, альтернатива Суэцкому каналу
Маршрут через Суэцкий канал	Восточная Азия — Индийский океан — Красное море — Суэцкий канал — Средиземное море — Европа	Морской	Главный мировой логистический узел, используется странами АСЕАН, Китаем и Индией для поставок в Европу

Источник: составлено авторами на основе открытых данных

В настоящий момент транспортная взаимосвязь стран БЕП находится на высоком уровне с возможностью использования как сухопутных, так и морских маршрутов. В то же время активно осуществляются проекты по развитию логистической инфраструктуры: строительство участка Астара — Решт (МТК «Север — Юг»), линий Достык — Мойынты и Бахты — Аягоз (Центральный евразийский коридор), железной дороги Китай — Кыргызстан — Узбекистан, а также проекты в регионе Юго-Восточной Азии в рамках инициативы «Один пояс, один путь».

Тем не менее транспортное пространство БЕП нельзя назвать бесшовным. Например, между Индией и Мьянмой отсутствуют железные дороги, как и между Мьянмой и Таиландом. Более того, между двумя крупнейшими экономиками мира Индией и Китаем также нет прямого железнодорожного сообщения. Отсутствие полноценных сквозных маршрутов между рядом стран ограничивает потенциал торговли и интеграции. Кроме того, различия в стандартах железнодорожной колеи, таможенном оформлении и уровне цифровизации логистики создают дополнительные барьеры. Таким образом, дальнейшее развитие общего транспортного пространства БЕП требует комплексного подхода, сочетающего строительство, модернизацию и институциональное сближение.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ*

Большое Евразийское партнерство (БЕП), спустя десять лет после выдвижения инициативы, стало важной платформой интеграции на евразийском пространстве. Объединяя возможности Евразийского экономического союза (ЕАЭС), Шанхайской организации сотрудничества (ШОС), Ассоциации государств Юго-Восточной Азии (АСЕАН) и китайского проекта «Один пояс, один путь», БЕП активно формирует новую региональную экономическую и политическую модель на основе взаимной выгоды и сопряженного развития.

Анализ показывает, что БЕП развивается как самостоятельный экономический центр, способный конкурировать с западными интеграционными структурами. Текущие показатели взаимной торговли и инвестиционного взаимодействия свидетельствуют о перспективе дальнейшего углубления экономического сотрудничества. Ожидается активное расширение зон свободной торговли между странами-членами, усиление цифровой и финансовой интеграции, создание единых стандартов, что приведет к сокращению издержек и росту экономической эффективности.

Значимым направлением сотрудничества становится увеличение расчетов в национальных валютах. К настоящему времени доля таких расчетов между странами ЕАЭС достигла рекордных показателей (более 90%), аналогичный тренд наблюдается в торговле с Китаем и Индией. Ожидается, что в среднесрочной перспективе эта тенденция сохранится и позволит снизить финансовую зависимость региона от внешних факторов.

Транспортно-логистическая инфраструктура также является важной составляющей развития БЕП. На сегодняшний день уже функционируют ключевые евразийские маршруты, такие как Транссибирская магистраль и транспортные коридоры через Центральную Азию. Продолжается модернизация и расширение портовой инфраструктуры в странах АСЕАН и Китае. Ожидается, что дальнейшее развитие данных транспортных маршрутов позволит существенно увеличить транзитные перевозки и повысить привлекательность региона для международной торговли.

Вместе с тем дальнейшее развитие БЕП будет сопряжено с рядом вызовов. В частности, необходимо преодолеть институциональные и регуляторные различия между государствами-участниками. Также требуется выработать эффективные механизмы согласования позиций, учитывая различные экономические и политические системы стран. Дополнительным фактором риска является усиливающаяся глобальная конкуренция и внешние геополитические вызовы.

Таким образом, Большое Евразийское партнерство продолжит развиваться как практическая модель интеграции интеграций, основываясь на четких экономических интересах и взаимовыгодном сотрудничестве. В среднесрочной перспективе его значение будет определяться способностью стран-участниц эффективно решать общие задачи и формировать устойчивую и прозрачную структуру взаимодействия.

* Данный раздел составлен с использованием технологий искусственного интеллекта

Исследование подготовлено специально к XXVIII Петербургскому международному экономическому форуму (ПМЭФ-2025).

Спустя десять лет после выдвижения инициативы Большое Евразийское партнерство формируется как масштабное пространство сотрудничества на всем евразийском континенте. Оно объединяет усилия ЕАЭС, ШОС, АСЕАН и китайского проекта «Один пояс, один путь», стремясь к созданию полицентричного и сбалансированного миропорядка. БЕП основано на идеях сопряженного развития, взаимной выгоды и уважения к цивилизационному многообразию, охватывая торговлю, инфраструктуру и стратегический диалог.



trade & integration

Исследовательский центр
Международная торговля и интеграция (ITI)

+7 (495) 120-25-75
info@itandi.ru
www.itandi.ru

Коллектив авторов:

В. Ю. Саламатов, д. э. н., профессор,
генеральный директор ITI, заведующий кафедрой
«Торговое дело и торговое регулирование»
МГИМО МИД России

В. О. Коломин, исполнительный директор ITI

А. В. Тангаева, начальник отдела тарифных
барьеров и доступа на рынки ITI

П. Н. Сапожникова, директор департамента
бизнес-анализа ITI

Е. В. Гришин, эксперт департамента
аналитических исследований и проектов ITI

Н. Э. Исмаилов, эксперт департамента
аналитических исследований и проектов ITI

А. А. Жаркова, эксперт департамента
аналитических исследований и проектов ITI

Г. П. Великих, заместитель директора
по экспертно-аналитической работе
Фонда Росконгресс

